

SENADO

SECRETARIA

DIRECCION DE COMISIONES

XLIIa. LEGISLATURA
Segundo Período

CARPETAS Nos. 591, 592, 593 de 1986

DISTRIBUIDO Nº 434 de 1986

COMISION DE TRANSPORTE Y OBRAS PUBLICAS
- Integrada -

Setiembre de 1986

MARINA MERCANTE

Versión taquigráfica de la sesión de la Comisión del día 15 de setiembre de 1986

Preside : Señor Senador Reinaldo Gargano

Miembros : Señores Senadores Luis Alberto Lacalle, Luis B. Pozzolo y Alfredo Traversoni

Integrante: Señor Senador Manuel Flores Silva

Invitados Especiales: Por la Cámara de la Marina Mercante: capitán Juan Carlos Deambrosio, Presidente; capitán Eitl Ravenna, Vicepresidente; señor Jorge Augustis, Secretario; Américo Deambrosi, Tesorero; capitán Jorge Rodríguez Veiga, Vocal

25x

SEÑOR PRESIDENTE.- Habiendo número, está abierta la sesión.

(Es la hora 15 y 12 minutos)

Tenemos el gusto de recibir a los señores miembros de la Cámara de la Marina Mercante Nacional.

El propósito de la convocatoria es el de escuchar su opinión sobre el proyecto de ley presentado por el Poder Ejecutivo. De modo que dejamos en el uso de la palabra al señor Presidente de la Cámara de la Marina Mercante.

SEÑOR DEAMBROSI .- La Cámara de la Marina Mercante agradece a los señores Senadores su amabilidad al invitarnos para escuchar nuestra opinión acerca de los proyectos de ley presentados por el Poder Ejecutivo. Conocerán de esta forma nuestros puntos de vista que, en algunos aspectos, coliden con los del Poder Ejecutivo.

Lo que nosotros planteamos es el resultado de las apreciaciones que hemos hecho luego de las conversaciones que mantuvimos en distintas oportunidades con el señor Subsecretario de Transporte y Obras Públicas. Deseamos tener una entrevista con el señor Ministro de esa cartera, pero aún no ha sido posible realizarla.

La Cámara de la Marina Mercante entiende que los proyectos que acabamos de entregar a los señores Senadores deben ser aprobados en la forma en que se presentan, ya que se basan en la experiencia que los señores armadores tienen en un tema tan particular como el de la Marina Mercante.

Quedamos a disposición de los señores Senadores para que formulen las preguntas que consideren pertinentes.

SEÑOR PRESIDENTE.- No sé si podremos formular las preguntas en este momento, pues recién hemos tomado contacto con el proyecto que presenta la Cámara de la Marina Mercante.

SEÑOR LACALLE HERRERA.- A fin de ir adelantando algo, deseo saber lo siguiente: con respecto al abanderamiento, el Poder Ejecutivo nos envía un proyecto y la Cámara de la Marina Mercante nos presenta uno distinto. ¿Qué concordancia o discordancia existe entre ambos? Como hay dos proyectos, supongo que no se ha llegado a un acuerdo, por lo que me gustaría saber si en el día de mañana la Comisión podrá encontrar

un terreno medio, o si se ha llegado a la conclusión de que el Poder Ejecutivo tiene una visión totalmente diferente del problema.

SEÑOR RAVENNA.- De acuerdo a la opinión de sus asociados, la Cámara de la Marina Mercante entendió que la ley de abanderamiento de Buques Mercantes exigía una reconsideración total. Por ese motivo, estructuró un proyecto integral y no modificativo de algunos artículos, como lo es el proyecto del Poder Ejecutivo.

La discrepancia fundamental radica en lo siguiente: entendemos que es necesario proporcionar a la Marina Mercante elementos que la hagan competitiva y de uso conveniente. Esto no significa una bandera de conveniencia en el mal sentido de la palabra, sino que lo que deseamos es que a la marina mercante se le autorice a negociar con terceros países, ya que el intercambio uruguayo nunca le permitirá desarrollarse tal como sería de desear. Pensamos que nuestra marina mercante para desenvolverse y crecer, necesita medios e inclusive la facilidad de operar lejos del país durante un tiempo prolongado.

Es por lo expuesto que nuestra Cámara ha estructurado un proyecto total de abanderamiento que, comparado con las modificaciones realizadas al proyecto original del Poder Ejecutivo, resulta mucho más ambicioso.

Si se analiza el proyecto del Poder Ejecutivo que introduce modificaciones a algunos artículos y el nuestro, se verá que los puntos de discrepancia son muchos. Indudablemente, el actual proyecto del Poder Ejecutivo contempla algunos de los aspectos que señaláramos nosotros en las conversaciones que hemos mantenido con el señor Subsecretario de Transporte y Obras Públicas.

SEÑOR LACALLE HERRERA.- La Comisión tendrá que proceder a realizar un estudio comparativo de los dos proyectos a fin de poder emitir opinión. Quien habla, generalmente es proclive a las sugerencias de los interesados más que a las del gobierno, pero siempre pueden existir excepciones.

Ya que están presentes los representantes de la Cámara de la Marina Mercante, me gustaría tocar un tema lateral pues no tenemos la oportunidad de conversar frecuentemente con ellos. Quisiera que explicaran a los miembros de la Comi-

sión las dificultades a que se enfrenta la marina mercante con respecto a los aportes de seguridad social que creo que representan un gravamen muy elevado para las empresas. Aprovechando vuestra presencia aquí, quizá podamos compenetrar a las autoridades respectivas cuáles serían las mejores formas de aportar, sin que ello signifique un gravamen tan alto que,ni siquiera, se refleja luego en las pasividades de quienes se jubilan de esa actividad.

Si el señor Presidente de la Comisión entiende que no estamos demasiado desencaminados del tema, me gustaría que se tratara este punto que estimo de estricta justicia y que importa sobre manera a los señores armadores.

SEÑOR PRESIDENTE.- Si el señor Senador tiene interés en tratar el tema y los señores representantes de la Cámara de la Marina Mercante están de acuerdo, creo que no existe inconveniente.

SEÑOR RAVENNA.- El artículo 34 de la ley Nº 14.605, de interés nacional, establece la forma de retribución al personal embarcado y los aportes sociales que le corresponde a cada uno.

Los aportes sociales para los tripulantes de la Marina Mercante son muy elevados. Se encuentran en el orden del 70% sobre los salarios básicos más las horas extra; de modo que casi duplican los sueldos de la marina mercante.

Como señalaba el señor Senador Lacalle Herrera, no se compaginan, a posteriori, con las jubilaciones. Los sueldos de la Marina Mercante Nacional se encuentran, prácticamente, en el nivel internacional que, incrementados en un 70%, representan un aporte tremendamente importante. De ahí que en la ley y su reglamentación, se establecieran valores fictos salariales a los efectos de realizar los aportes sociales.

Nosotros no vinimos preparados para tratar este punto, pensando que lo razonable podría ser ajustarlos estrictamente al proyecto del Poder Ejecutivo, que no menciona para nada el tema de los aportes. No obstante, como nosotros continuamos luchando y tenemos la esperanza de obtener una solución más global de la problemática de la Marina Mercante, habíamos pensado incluir en su momento el problema de los fictos.

Sin embargo, ya que se lo menciona, creemos que es nuestro deber, señalar que se trata de un punto muy importante por la incidencia que tiene en los costos de explotación de los buques.

Un buque mercante nacional, operando regularmente en puerto, tiene un costo diario de alrededor de los U$S 5.000 o U$S 6.000. Si a eso le agregamos el precio del combustible durante la navegación, el costo diario se eleva a cifras superiores a los U$S 10.000.

En ese sentido, podrán apreciar que cualquier elemento que incida en los costos de explotación, es muy importante.

Se entiende que el salario de la tripulación representa el 30% del costo y dentro de ese límite debería permanecer. La incidencia de las leyes sociales hace que ese porcentaje de incidencia de los sueldos de la tripulación, se eleve por encima del 35% del costo total. Si se pudiera, en algún momento, incorporar --tal como estaba establecido en la ley y en su reglamentación-- el aporte sobre la base de sueldos fictos, sería, indudablemente, un paso trascendente para una mayor economía en la explotación.

No hay que olvidar que Uruguay, que tiene una marina mercante pequeña, tiene que salir a competir en el mercado internacional, en especial, con las llamadas banderas de conveniencia, que pagan salarios muy inferiores a los nuestros y sin cargas sociales de ningún género, lo cual les da una amplia ventaja en su explotación que se traduce en fletes más bajos. Todo eso hace imposible que la Marina Mercante Nacional pueda competir.

SEÑOR LACALLE HERRERA.- Quiere decir que las aportaciones que se efectúan, de alrededor del 70%, tampoco redundan en jubilaciones mejores, puesto que están dentro de los topes de la Caja de Industria y Comercio. Por lo tanto, eso es una especie de impuesto a la retribución, porque en el día de mañana no tienen ni siquiera la posibilidad de que haya una equivalencia en la prestación de la pasividad.

Por ejemplo, los capitanes ganan U$S 2.500. ¿Sobre qué bases aportan? ¿Sobre esa cantidad?

SEÑOR RAVENNA.- Sí, señor Senador.

SEÑOR LACALLE HERRERA.- Quiere decir que están aportando cifras muy importantes y, sin embargo, no creo que ninguno se jubile con más de N$ 100.000, que creo que es el tope de la Caja de Industria y Comercio. Es decir, que existe un verdadero desfasaje entre los aportes y la retribución de pasividad. Tengo entendido que cada embarcación aporta como una casa de comercio, o sea, que no lo hace la empresa, sino cada embarcación.

SEÑOR AUGUSTIS.- Como ya lo ha explicado el señor capitán Ravenna, los buques de bandera uruguaya tienen aportes sociales muy altos y nuestra competencia en el mercado internacional posee fletes muy bajos por la sencilla razón de que también sus salarios son menores que los nuestros, así como tampoco realizan aportación social alguna. Me estoy refiriendo a los buques de tercera bandera, como los de Panamá, Liberia, etcétera.

Nosotros no pretendemos una bandera libre o de conveniencia, sino una que sea económica para poder competir en el mercado internacional.

Nuestro intercambio comercial con el mundo no es grande; quiere decir, que debemos ir a traficar con terceros países. La única forma de que nuestros buques sean competitivos, es que tengamos costos bajos. Dentro de ellos --como bien explicó el señor Vicepresidente de la Cámara Mercante Nacional-- el 3.33% del costo total del buque, son salarios y sobre estos se aplican las leyes sociales. Cualquier buque de tercera bandera tiene un costo de U$S 25.000 por mes; los nuestros están alrededor de U$S 45.000 o U$S 50.000 mensuales, prácticamente representa el doble.

No aspiramos a eso; solamente a que sean más competitivos para que los buques de la Marina Mercante Nacional puedan traficar en el mundo entero.

Nuestro proyecto inicial que presentamos, era bastante más ambicioso de lo que aspiramos hoy en día, porque en el transcurso del trámite del proyecto de ley, mantuvimos algunos contactos, a través de los cuales advertimos ciertos impedimentos.

Cuando conocimos la iniciativa del Poder Ejecutivo a través del Ministerio de Transporte y Obras Públicas, tratamos de asimilar nuestro proyecto inicial con el del Poder

Ejecutivo. Por consiguiente, en estos momentos, nuestras discrepancias han disminuido aunque no desaparecido.

Nuestra aspiración inicial era conseguir una bandera competitiva, para que el capital, el inversor extranjero, viniera a nuestro país y utilizara nuestro pabellón nacional. Sabemos que el Gobierno actualmente se está ocupando de todos los sectores productivos, industriales, comerciales, agrícolas, ganaderos, de turismo, y principalmente, de servicios. Los señores Senadores saben que la Marina Mercante tiene como finalidad, netamente, la prestación de servicios, cuyo producido se obtiene a través de terceros países.

Debemos tener en cuenta que la Marina Mercante es muy importante para el país. Es con bandera y costos competitivos que nuestros buques podrán comerciar entre Japón y Rusia, entre Estados Unidos y Europa, sin necesidad de que lleguen a nuestro país. Basta que enarbolen el pabellón nacional y que, por ley, sus tripulantes, también uruguayos, perciban salarios internacionales. El hecho de que un tripulante esté embarcado en un buque uruguayo, no significa que perciba menos sueldo. Los salarios son más o menos los mismos en todo el mundo, con excepción de algunas banderas, por ejemplo de Estados Unidos y Alemania Occidental. En el resto, los salarios son semejantes.

Reitero que es muy importante que nuestros buques compitan en el mercado internacional. Esto únicamente lo vamos a obtener cuando nuestros costos sean competitivos.

El señor Senador Lacalle Herrera mencionó el hecho que tanto los capitanes como el último tripulante, en el momento de retirarse de la actividad, no perciben lo mismo en sus pasividades. Esto es así. Tenemos un promedio de alrededor de U$S 1.300 o U$S 1.400 mensuales por tripulante. Sobre esta cantidad se aporta. Nosotros entendemos que son cargas muy altas.

Asimismo, manejamos otros conceptos que están explicitados en nuestra iniciativa. Evidentemente, las normas actuales de la ley Nº 10.945 del año 1947, son obsoletas, no son aplicables. Esa es la razón por la cual debemos redactar otra, relacionada, únicamente, con el mantenimiento de los buques. Ese es el primer paso que necesita dar nuestra marina mercante.

SEÑOR POZZOLO.- A los efectos de que cuando discutamos esta parte --problema que preocupa al señor Senador Lacalle Herrera-- sobre la cual la delegación ha dicho que no es de fondo porque no está contemplada en el proyecto, aunque a mi juicio es importante, deseo plantear la siguiente inquietud. Hace unos momentos se hizo mención a un porcentaje del 70% de aportes por cargas sociales sobre sueldos de U$S 2.500 (N$ 400.000) para los capitanes y de un sueldo promedio de U$S 1.300. Quisiera saber a qué se refiere ese porcentaje. Es decir, ¿no están sujetos esos salarios al régimen de aportaciones que hace cada trabajador --sea nacional o internacional-- a los organismos de seguridad social? Esos porcentajes ¿no son iguales a los que se aplican por nuestra legislación? ¿Cómo se compone ese 70%?

Deseo que este punto quede bien claro en la versión taquigráfica para que cuando haya que analizarlo en profundidad tengamos algo en que basarnos.

Llamo la atención a que se maneja una cifra de un 70% que parece confiscatoria. Por eso quiero que figure en la versión una explicación sobre cuál es la legislación que se aplica para llegar a ese porcentaje.

SEÑOR RAVENNA.- Como no veníamos preparados para ello, no hemos traído en detalle el conjunto de las aportaciones sociales. Por lo menos son ocho porcentajes diferentes. Por ejemplo, industria y comercio, DISSE, seguros, etcétera. Pero mañana con mucho gusto lo podríamos hacer llegar a la Comisión.

SEÑOR PRESIDENTE.- Con eso alcanza.

SEÑOR DEAMBROSIO.- Deseo recordar a los señores Senadores lo que dice el artículo 34 del decreto-ley Nº 14.650: "El Poder Ejecutivo fijará los valores fictos de los sueldos y jornales del personal embarcado en buques de la Marina Mercante Nacional con el solo fin de calcular los aportes a los Organismos de la Seguridad Social". En su oportunidad se estableció una Comisión integrada por los distintos Ministerios competentes con motivo de este artículo y se hizo una reglamentación a los efectos de bajar los fictos a un valor natural, es decir, de acuerdo con los medios de la Seguridad Social.

Cuando la tablita falló, en 1982, entró en vigencia un

25×

decreto especial en el cual se estableció una escala de porcentajes: 25% para el primer año, 50% para el segundo, 75% para el tercero y el 100% para el cuarto. Es así que teóricamente volvió a desaparecer la disposición del artículo 34, que en su oportunidad nosotros reclamamos. Al respecto hay un largo expediente que creo quedó radicado en la Oficina de Planeamiento y Presupuesto. Pero nunca se obtuvo la información requerida.

Con respecto a la preocupación señalada por el señor Senador Pozzolo, deseo aclarar que quien habla tuvo oportunidad de asistir a la Conferencia Marítima de 1969, que tuvo lugar en Rotterdam y en donde se trató el problema de las cargas sociales. Recuerdo que se discutía entre un porcentaje del 10.05% y uno de 10.10%, entre todo el sector patronal. Como cifra del sector estibador del puerto de Montevideo yo llevaba un 124%. Entonces, ante esas enormes diferencias no sabía bien cómo manejarme. Y cuando se me preguntó al respecto respondí: "desde el año 1910 nuestro país cuenta con la ley de ocho horas y con conquistas sociales de las que otros países carecen. De modo que nuestra situación es muy particular". Se insistió en que diera cifras y cuando al fin lo hice, a renglón seguido me dijeron: "Usted no habla más en ninguna sesión general". Según parece esa información caía como una bomba.

SEÑOR POZZOLO.- Era la oveja negra.

SEÑOR DEAMBROSIO.- Solamente quería dar una idea de cómo se conjuga el concepto de la Seguridad Social en otros países.

SEÑOR FLORES SILVA.- No quisiera aventurarme pero creo que el 70% de cargas sociales es algo relativamente habitual si se toma en cuenta el aguinaldo, el salario vacacional y la licencia. E inclusive en algunos casos llega a ser más alto. Pertenece al sistema regular de la legislación uruguaya, aunque no al internacional, como se acaba de señalar. Se incluyen esos rubros que mencioné como cargas sociales, que no son aportes a Cajas, sino aportes al propio trabajador.

SEÑOR DEAMBROSIO.- Pienso que este tema de los aportes sociales es muy importante para el país. Todos aquellos que pretenden exportar mano de obra nacional se encuentran con ese tremendo gravamen que significa la Seguridad Social.

Además, todos conocemos la situación de desfinanciamiento del Banco de Previsión Social y otra serie de cosas que son propias de la problemática nacional. Este es un asunto que alguna vez habrá que tratar a fondo porque surge cada vez que se desean bajar aranceles y barreras proteccionistas, a los efectos de competir en el mercado internacional. Entiendo, además, que este problema es general, que no afecta solamente a la Marina Mercante.

Lo que diferencia a la Marina Mercante del resto, señor Presidente, es que en ese sector se pagan sueldos muy altos para que los tripulantes no se vayan a trabajar a otra parte. Se cuenta con gente muy calificada, con profesionalidad reconocida a nivel internacional. Entonces, reitero, si no se les paga bien se van, cosa que no sucede con los obreros de la industria que están un poco cautivos, diría de la realidad nacional. En consecuencia, las leyes sociales pesan de una manera distinta para la Marina Mercante que para la generalidad de los trabajadores.

Pero no quiero referirme solamente a este aspecto de la cuestión, sino ilustrar un poco a la Comisión sobre lo que es la realidad actual de la Marina Mercante, que tiene la particularidad de estar en manos de empresas uruguayas.

La política del Gobierno siempre fue la de mantener las empresas en poder de los uruguayos. En la ley Nº 14.650, sancionada en el año 1977, se estableció que la titularidad de las acciones, que son nominativas, debían pertenecer en su mayoría a uruguayos. Todo eso ha llevado a que las empresas tengan una cierta debilidad económica, acorde con la realidad nacional.

Aquí no hay grandes "trust", como sucede en otros países, tampoco tenemos grandes subsidios como ocurre en Brasil, que está destinando un impuesto del 50% de los fletes de importación para el desarrollo de su marina mercante. Se trata de una cifra tremenda, que llevada a cifras reales, representa un 5% del total de la importación. Argentina también ha subsidiado mucho a su marina mercante, con lo que ha logrado realidades muy importantes. En cambio, nosotros tenemos una marina mercante chica pero en manos de uruguayos.

Pretendemos que crezca y creemos que la única manera de hacerlo es poder competir e intervenir en tráficos entre terceros países: eso nos limita a tener costos competitivos,

25×

puesto que no reclamamos --ni lo vamos a hacer-- subsidios. Lo que deseamos es que no hayan gabelas que nos dejen fuera de la competitividad.

La verdad es que poseemos tecnología, gente muy capacitada y compañías que hace muchos años que están en esta actividad muy difícil y competitiva. Dentro de los propios tráficos que abastecen a Uruguay hay grupos muy cerrados y verdaderos "trust". Durante muchos años hemos luchado por lograr todo esto y hoy en día Uruguay tiene presencia real en esa materia.

Lo que pedimos del Estado --y hemos encontrado apoyo a nivel del Ministerio de Transporte y Obras Públicas y diversos organismos-- es que nos permita ser competitivos.

Debemos resaltar que estas leyes son un poco remiendo de la situación actual, porque estamos buscando modernizar lo que es la entrada y salida de un buque de bandera nacional. Necesitamos que esto esté acorde con la realidad mundial, con la época de la electrónica y no con la del chasque. De acuerdo con la legislación actual, la entrada de un buque supone una serie de trámites interminables. Sucede lo mismo con la salida de un barco de marina mercante.

En consecuencia, queremos manifestar que no és ninguna panacea lo que estamos solicitando. Simplemente, se trata de lograr una mayor agilidad en la tramitación. No pedimos facilidades como para que nuestra bandera se haga de conveniencia o pirata. De ninguna manera pretendemos eso, porque ahí perderíamos la soberanía que a través de las emprésas uruguayas tiene el país con sus naves.

No deseamos que entre gente de otro sitio para que venga a usar de la bandera uruguaya en forma que no sea la legítima defensa de los derechos nacionales.

Finalmente, reiteramos que nuestro pedido se limita nada más que a eso, porque somos conocedores de la realidad del país y no podemos alejarnos de ella.

SEÑOR LACALLE HERRERA.- En torno al tema, parecería que cuando el fondo de la marina mercante fue absorbido por rentas generales tenía unos U$S 13:000.000.

¿Se ha mencionado algo en las conversaciones con el Poder

25×

Ejecutivo en cuanto a que ese fondo se pudiera reconstruir en alguna parte o se comenzaría en fojas cero?

SEÑOR DEAMBROSIO.- El señor Ministro de Transporte y Obras Públicas, cuando se hizo cargo de la Cartera, tuvo presente esa circunstancia muy particular. Le hicimos notar algo muy singular: se llevaron los U$S 13:000.000 pero en la cuenta apareció una cantidad que era producto de los intereses de esa cifra.

Al investigar nos preguntamos cómo era posible que el cero que había al 30 de setiembre de 1983, el 1º de octubre de ese año daba como resultado U$S 80.000 por concepto de intereses. No hubo explicación para eso. Más; nos dijeron que no averiguáramos demasiado.

Lo cierto es, señor Presidente, que pusimos en conocimiento del señor Ministro todos esos antecedentes. Es decir, que teníamos la noticia del Banco Central de que esa era la cantidad. Digo esto, porque soy delegado del sector privado y Secretario de la Comisión Honoraria del Fondo de la Marina Mercante, que la preside el Director Nacional de Marina Mercante.

El señor Ministro dijo que iba a realizar los máximos esfuerzos para obtener los U$S 13:000.000. Lamentablemente, parecería que en la Ley de Presupuesto no hubo posibilidad de incluirlos. Eran tantas las necesidades que se pensó en dejar esto para otra oportunidad. En ocasión de tratarse el Presupuesto no se aceptó la inclusión de esa cifra por parte del Ministerio de Economía y Finanzas, porque había ido a Rentas Generales según se dijo en su momento.

SEÑOR TRAVERSONI.- Ustedes han mencionado la necesidad de tener una competitividad en el plano internacional a efectos de poder recoger fletes e intermediar entre distintos países.

Quisiera tener un panorama general de lo que es actualmente la Marina Mercante Nacional en cuanto a su capacidad de transporte, inclusive los proyectos referentes a la adecuación de la flota a las necesidades del comercio internacional actual.

SEÑOR RAVENNA.- Nos da un poco de vergüenza hablar de la Marina Mercante Nacional. Pero como aquí todos somos urugua-

yos podemos hablar a "calzón quitado". Debo manifestar que el cabotaje nacional ha desaparecido y el internacional que permitía comerciar entre los países de ALADI, también ha corrido la misma suerte.

En la marina mercante encontramos que el único tráfico rentable para un buque de bandera nacional, es el que se realiza entre nuestro país y el norte de Europa, incluyendo los puertos de España, sobre el Altántico, hasta Noruega.

Desgraciadamente, los volúmenes de intercambio en otros tráficos, como podría ser Estados Unidos, Africa u Ori te, no son rentables porque los volúmenes de cargas no son s. i-cientes como para cubrir los costos.

Por esas razones, insistimos en la necesidad de modificar las leyes de la marina mercante para permitir que los barcos uruguayos negocien entre terceros países.

Nuestra marina mercante, en estos momentos, se compone de media docena de barcos de ultramar, de la cual sólo uno funciona entre los puertos del norte de Europa.

El señor Rodríguez Veiga cuenta con un buque frigorífico.

Este tipo de barcos trabajan en las áreas donde pueden encontrar cargas frías.

Además, existe un buque granelero que si en el futuro este proyecto de ley se sanciona, podría incorporarse a los de bandera nacional.

Luego existen algunos buques menores que trabajan entre Colonia y Buenos Aires; y ahí se acaba la marina mercante.

La realidad es que las posibilidades de un desarrollo de la marina mercante se basan en el comercio entre terceros países y para eso hay que crear las debidas condiciones. Queda a juicio de los señores Senadores el decidir si ella es necesaria o no. En los períodos normales del país, ha significado para nosotros un aporte de la balanza de pagos no menor de los U$S 50:000.000 anuales, cifra interesante a tener en cuenta. A través de los salarios que se pagan y de los servicios, en lo que hace a reparaciones, provisiones y demás que se ofrecen a los buques nacionales, esa cifra se incrementa, creando así fuentes de trabajo y desarrollando una industria importante para el país.

Lamentablemente, los que tenemos unos cuantos años ... recordamos con tristeza las consecuencias de no haber contado con una marina mercante en la época de la Segunda Guerra Mundial, donde el país se vio desabastecido por aquellos buques que traficaban en el Río de la Plata y que pertenecían a las potencias beligerantes. Es decir que el país sufrió la escasez de materias primas, petróleo y de abastecimiento general por no contar con una marina mercante eficiente.

En concreto, señor Presidente, esta es la situación de nuestra marina mercante y en los criterios que hemos expuesto se fundamentan las esperanzas de un mejor desarrollo.

SEÑOR LACALLE HERRERA.- Quisiera saber qué posibilidades habría en lo que hace a la compra de un buque transportador de ganado ovino en pie, es decir, si podría ser rentable para nuestras líneas de venta, ya que se trata de una mercadería que por muchos años habrá un "surplus" muy grande.

SEÑOR RAVENNA.- El transporte de ganado en pie es muy especializado y requiere buques de características particulares.

Lamentablemente, desde hace muchos años hasta el presente existe un par de compañías internacionales que está monopolizando ese tipo de transporte. Una de ellas --la más importante-- corresponde a la firma Klausen, de Nueva Zelandia. Esos buques, altamente sofisticados, atienden el tráfico entre Australia y Nueva Zelandia y también hacia el Oriente.

En lo que hace al aspecto rentable, el transportar, por ejemplo, 50.000 ovinos --cifra importante, sin duda-- no representaría una explotación beneficiosa por el hecho

25×

de que el buque va lleno pero regresa vacío. En cambio, si ese buque tuviera posibilidades de operar entre terceros países, es decir, de entrar en otros mercados, es posible que esa explotación sí fuese rentable. Para efectuar una inversión millonaria, como es la que se requiere para contar con un buque de estas características, es necesario tener un 80% de éxito en la operación. Hoy día nadie va a arriesgar un capital de ese volumen y menos aquí en el Uruguay donde las posibilidades están en contra. Si bien el negocio marítimo es una aventura, quienes participan en él deben hacerlo racionalmente, pues de no tener en cuenta las dificultades que presentan los mercados internacionales, seguramente terminarían mal.

SEÑOR DEAMBROSIO.- Quiero puntualizar que esa experiencia ya se llevó a cabo en el Río de la Plata, más precisamente en la época del General Perón. El segundo viaje que realizó el buque argentino --no hay que olvidar que desde el punto de vista comercial y económico el vecino país es mucho más fuerte que el nuestro-- significó un fracaso total; le pusieron demasiados peros y la operación fue imposible de llevar a cabo, debiéndose vender el ganado y finalmente proceder a rematar el buque.

SEÑOR RODRIGUEZ VEIGA.- Para que el transporte de ganado en pie, particularmente el ovino, pueda resultar un rubro interesante a tener en cuenta, debería contarse no sólo con el ganado para explotar, sino también con su colocación.

Por otra parte, se ha hecho referencia a que aquí habría dos o tres armadores cuyos buques contarían con los elementos indispensables que posibilitarían la realización de ese transporte de ganado ovino o vacuno. Pero para aquella persona que intente armar un buque para un transporte de ese tipo de ganado, posiblemente ello le signifique un total fracaso, ya que el círculo no se cerraría.

Tenemos el ejemplo de mucha gente que ha venido a nuestro país y que ha transportado ganado ovino en pie --como también yeguarizo y vacuno-- gracias a que cuenta con los medios adecuados para ello. En una palabra, éste es un tema muy específico, pues en lo que hace a la calidad son muchas las exigencias que se plantean; en cuanto a la inversión, ésta es tremendamente importante como para hacerla sin tener el círculo cerrado, como vulgarmente se le denomina a este tipo de operaciones.

tpe.2

25×

Es importante tener en cuenta que nuestra marina mercante aún está un poco lejos de la realización de este paso; pensamos que tendría que hacerse de forma muy medida para intentar, siquiera, algún desarrollo en esta materia, porque como aquí se ha dicho, se está haciendo mucho ruido y son pocas las nueces. Nuestras unidades son pocas y casi todas ellas obsoletas o en vías de serlo. Por otro lado, la técnica juega un papel muy importante ya que en los últimos cinco años la situación de los mercados de fletes es tremendamente depresiva; los niveles son absolutamente bajos y hay muchos armadores, aun uruguayos, que están contentos porque operan con no demasiadas pérdidas.

Esa es la realidad. Todos aquellos factores que ti   an a mejorar, agilitar y abaratar --sin que esto vaya en desmedro de nuestro país-- son absolutamente bienvenidos, porque la marina mercante, si quiere desarrollarse, tiene que mejorar los medios. Uno de éstos se refiere a la renovación de unidades --no somos irrealistas--, que tengan una presencia técnica. Esto implica, evidentemente, la realización de una inversión con características importantes. Además, hay otros factores a tener en cuenta --creo que ya lo señaló oportunamente el señor Senador Lacalle Herrera-- como es el de las aportaciones sociales. En ese sentido, el señor Presidente de la Cámara de la Marina Mercante hará llegar a la Comisión aquellos elementos que tienen que ver con este aspecto social. Esa es una de las preguntas que, entre otras, nos tenemos que formular si queremos que nuestra marina mercante tenga una posibilidad cierta de progresar, de tecnificarse y de mejorar sus medios sin que ello signifique un desmedro para las tripulaciones; por el contrario, en la medida en que podamos ampliar los medios podremos emplear más tripulantes. Es decir, no queremos que ni el tripulante ni el país se perjudiquen y por ello deseamos que se llegue a una racionalización de los aportes. De esta forma debemos lograr que nuestras unidades sean más competitivas a nivel internacional. Asimismo, eso nos va a permitir mejorar la tramitación de la matrícula nacional de un buque, que actualmente es una tarea bastante complicada. Lo mismo ocurre cuando se quiere retirar a un buque de la bandera, lo que también resulta engorroso y costoso.

Reitero que carecemos de los medios que agiliten estos trámites. Además, pensamos que dentro de la Ley de Marina Mercante habría que comentar otros puntos relacionados con la adecuación y actualización del quehacer de la marina

mercante, tan complejo y específico.

Debemos señalar que contamos con pocos medios y, por ello, debemos estar atentos a todas las posibilidades de lograr una mejor operación, que signifique el fruto de técnicas, buques y elementos más adecuados, a los efectos de poder ofrecer al mercado internacional costos convenientes.

SEÑOR PRESIDENTE.- Es interés de la Comisión escuchar también las observaciones relacionadas con los proyectos de ley. Sin perjuicio del documento que han hecho llegar a la Comisión, estamos a las órdenes por si desean realizar algún comentario respecto a este tema.

Voy a formular una pregunta a los efectos de un mejor conocimiento del tema. He escuchado con mucha atención a los señores representantes de la Cámara y quisiera hacer una consulta con relación a algunas expresiones vertidas por el señor Deambrosio, con respecto a la calidad de buque de compañía nacional. Entiendo que por ley se establece la existencia de una cantidad de acciones nominativas. Supongo que eso también estará relacionado con la calidad del abanderamiento.

De acuerdo con lo que he podido leer, he comprobado que no existe ningún cambio sustancial con respecto a esa legislación. Se trata, simplemente, de una agilitación de los trámites y de dar mayor facilidad para obtener la bandera así como para desembanderar.

SEÑOR DEAMBROSI .- La Ley Nº 14.650 --que propugnamos en la década del 70 pero que fuera promulgada recién en 1977- siempre hizo hincapié en la titularidad de las empresas en manos de personas físicas o jurídicas nacionales.

Por medio de esta ley se establece un orden de prioridades y de beneficios en razón de dicha titularidad. Es decir que en la actualidad una persona extranjera puede embanderar un buque en nuestro país, pero sin tener los privilegios que en aquel entonces otorgaba la ley. Dichos privilegios eran, en primer término, la reserva de cargas --que en cierto modo es el único que se mantiene vigente--; en segundo lugar, el acceso al fondo de fomento, que estaba circunscrito exclusivamente a los uruguayos --hoy no existe--; y, por último, el régimen de aportación ficta para los tripulantes que, en su momento fue negociado por el Poder Ejecutivo,

en el sentido de que toda la rebaja de aportes se volcara al aumento de sueldos del personal. Esto fue llevado a cabo bajo estricto control, pero posteriormente se perdió ese beneficio. Es decir que de los tres pilares fundamentales establecidos en la ley para el desarrollo de la marina mercante, sólo queda uno en vigencia. Asimismo, se mantiene el orden de prioridades para las compañías que cumplan con los requisitos de ser integradas mayoritariamente por personas físicas uruguayas. Su Directorio también tiene que estar integrado mayoritariamente por personas físicas uruguayas, pero con acciones nominativas.

SEÑOR RODRIGUEZ VEIGA.- La pregunta formulada por el señor Presidente apunta a dos temas. Uno de ellos se relaciona con la Ley de Embanderamiento y, el otro, con la Ley de Marina Mercante.

Deseo señalar --y este punto dio lugar a un extenso dialogado en la última reunión de la Cámara-- que nuestra intención era ceñirnos al texto que había planteado el Poder Ejecutivo, y que se refería, básicamente, a la Ley de Embanderamiento.

Asimismo, debo manifestar que nos preocupa tremendamente el asunto relacionado con la Ley de Fomento de la Marina Mercante.

El tema de la Ley de Embanderamiento toca algunos artículos de la Ley de Marina Mercante en lo referente al fondo de fomento, pero no hace lo propio con el resto del articulado que, sin duda, la Cámara ya ha estudiado; inclusive ha presentado un proyecto de modificación de la Ley Nº 14.650.

SEÑOR PRESIDENTE.- Sin embargo, en uno de los proyectos hay algunas modificaciones al régimen de reserva de carga. Al respecto puedo señalar que el Ministro del ramo efectuó algunos comentarios.

SEÑOR RODRIGUEZ VEIGA.- Justamente, el viernes pasado, durante la reunión de la Cámara, ése fue uno de los temas que abordamos.

Debemos tener en cuenta que la ley tiene artículos que se refieren a situaciones específicas que ya no existen. Por ejemplo, en ella se habla de los buques con anterioridad a 1977, etcétera. Como en este momento no existen esas con-

25x

dicionantes, habría que modificar esos artículos pero, repito, tratamos de ceñirnos --para no acrecentar el trabajo de la Comisión-- a la Ley de Embanderamiento.

SEÑOR PRESIDENTE.- El artículo 3º del proyecto del Poder Ejecutivo se refiere a la modificación de la Ley Nº 14.650.

SEÑOR RODRIGUEZ VEIGA.- Pero ése es un agregado que no cambia la sustancia.

Debemos señalar que con respecto a este agregado específico no tenemos observaciones que formular. Sin embargo, tenemos algunos puntos que señalar en lo que tiene que ver con los artículos que establecen la reserva de carga dentro de la Ley de Marina Mercante.

SEÑOR RAVENNA.- Desde 1954, en que se sancionó la Ley de Cabotaje, existían artículos por los que se reservaba en exclusividad a la bandera nacional el transporte de bienes de todo tipo, importados al país por organismos del Estado. Eso se volvió a repetir en distintos decretos y leyes posteriores, aunque anteriores a la Ley de la Marina Mercante. Se recordará que hace pocos meses se aprobó un decreto por el Poder Ejecutivo, por el que se requiere el cumplimiento de esas obligaciones, por parte de los organismos estatales. Este decreto viene a reforzar nuestra posición en ese sentido y a darnos la razón, esperando algún resultado positivo al respecto.

El comercio internacional tiene sus trampas, ya que cada país defiende y promueve su marina mercante. En muchas ocasiones, se han cambiado los puertos de embarque de mercadería, llevándola a puertos donde no existen buques de bandera uruguaya. Esto ocurre con más frecuencia de lo que podría suponerse. Por lo tanto, era necesario recordar especialmente a los organismos de Estado uruguayos ese tipo de obligaciones, así como lo referente a las compras, sin tener que pagar el flete, es decir, que el importador uruguayo, el Estado, en este caso, debe ser quien elija el flete, seleccionando el que más le convenga.

Si me permiten, voy a hacer una digresión, que creo vale la pena traerla a colación. Normalmente, los uruguayos estamos acostumbrados desde el Gobierno para abajo, a desentendernos del costo del transporte, lo que significa entre un 15 y un 20% del valor de las mercaderías. De manera que

sobre el volumen total, supongamos que el Uruguay importa U$S 1.000:000.000 por año, no menos de U$S 150:000.000 se van en fletes. Los uruguayos olvidamos eso, dándonos el lujo de no negociar el transporte, dejando en manos de los extranjeros la elección del mismo. Cuando se cotiza un flete en condiciones costo y flete, o sea CIF, sin tener en cuenta el seguro, todavía el exportador extranjero, que normalmente es una empresa muy grande, que exporta hacia distintos países del mundo, negocia un valor flete con una compañía para realizar el transporte, obteniendo un flete mucho más bajo que el que cotiza al importador uruguayo, ganando en la diferencia. Eso ocurre regularmente con todas las importaciones del Uruguay. Por eso, la Cámara aplaudió la resolución del Poder Ejecutivo, que señaló no sólo la obligación de embarcar en buques de bandera nacional, sino pedir cotización FOB de la mercadería colocada en puerto extranjero y que el transporte se negociara desde aquí.

SEÑOR FLORES SILVA.- Me interesa conocer la referencia que hacía el señor Rodríguez respecto a que había otras objeciones vinculadas al problema de cargas.

SEÑOR RODRIGUEZ VEIGA.- Nosotros habíamos manifestado que no queríamos transitar en lo que respecta a la Ley de Marina Mercante.

En relación a la pregunta del señor Presidente de que había modificaciones a la Ley de Reserva de Carga, que integra la Ley de Marina Mercante en el proyecto del Poder Ejecutivo, expresamos que no estábamos enterados. En los hechos, se trata de un agregado que hace recordar a los distintos Entes estatales que deben tener en cuenta la bodega nacional, como un elemento importante, ya que debemos considerar que la exportación no se circunscribe al hecho de exportar un producto determinado, mediante mano de obra nacional, sino que por el hecho de llevarlo en buque de bandera nacional, se sigue exportando mano de obra. Por lo tanto, debemos pensar que el flete es un elemento más que exporta el país, o sea, mano de obra.

Yendo directamente a la pregunta planteada por el señor Senador, debemos decir que la Ley de Marina Mercante plantea dentro de su articulado, respecto a la reserva de carga, puntos que ya hoy están obsoletos.

La Ley de Marina Mercante, en su artículo 3º se refiere a distintas formas de reservas de carga, a importaciones --no veníamos a tratar este tema, aunque lo consideramos muy importante-- y prioridades.

En la reglamentación, el artículo 7º, en su primera parte dice: "En primer término los buques de bandera nacional, con tráfico o servicio autorizado que cumplan con los requisitos..."(lee).

Más adelante, dentro del articulado deja a la buena voluntad de la autoridad del caso, aquellos buques nacionales, que no cumplen las condicionantes de ser buque conferenciados, de tener un tráfico regular, de estar en posición de carga. Leyendo el articulado se observa que los buques uruguayos no tienen ninguna prioridad, pero sí la tienen los extranjeros. Parecería necesario que frente a un buque extranjero, el uruguayo que no fuera conferenciado, que no tuviera tráfico regular, tuviera algún tipo de prioridad.

Pienso que es preciso formular alguna redacción más ajustada a la realidad actual de las prioridades, en lo que hace a las importaciones. Esto es lo que deseaba significar.

El Poder Ejecutivo en su proyecto, ha hecho ese agregado, que nos parece correctísimo, porque ayuda a recordar a quienes deban cumplir ese requisito y a que los armadores nacionales tengan una opción más de flete.

SEÑOR RAVENNA.- Aclarando lo que decía el señor Rodríguez Veiga señalo que se trata de una omisión en la ley, ya que en orden de prioridades, se olvida que el buque uruguayo que no tiene tráfico autorizado --las autorizaciones de tráfico las otorga el Ministerio de Transporte y Obras Públicas a través de su Dirección General de Marina Mercante-no puede competir con buques extranjeros, lo que no parece razonable. Ha habido casos en que se ha negado a buques uruguayos la autorización a transportar hallándose en puertos de carga extranjeros, una mercadería que estaba inscripta para ser importada al Uruguay. De tal manera que el buque uruguayo no pudo efectuar ese transporte por no tener tráfico autorizado. Concretamente, ese barco había ido a llevar fruta a Polonia y halló la oportunidad de transportar un tonelaje importante de papas desde ese país hasta Uruguay, pero como no tenía tráfico autorizado, no pudo hacerlo.

Como vemos, existe una laguna en la legislación que debe ser corregida, ya sea en esta o en otra oportunidad. Pero nosotros tendremos muy en cuenta esta situación, porque priva a los buques uruguayos de su libertad de acción.

SEÑOR FLORES SILVA.- Pienso que sería interesante solicitarle a los miembros de la Cámara de Marina Mercante que nos eleven una propuesta del proyecto respecto de este punto.

SEÑOR PRESIDENTE.- Me parece que el artículo que leyó el señor Rodríguez Veiga, es la reglamentación de la ley.

Considero que para esto hay dos vías. Una, que el Poder Ejecutivo, corrija directamente la reglamentación y, otra, que incorporemos a las modificaciones que se hacen a la ley, una disposición que contemple esa situación.

Quiero dejar sentado que recojo el planteo formulado por el señor Senador Flores Silva, porque parece absurdo que un buque uruguayo que lleva carga a Polonia no pueda traer productos de ese país, por carecer de ese requisito. Una propuesta y una fundamentación de la misma, podría servirle a la Comisión a los efectos de legislar y poder conversar con el Ministerio a ese respecto.

SEÑOR RAVENNA.- ¿Me permite?

Es posible que esta omisión haya tenido una intencionalidad. Cuando se redactó el proyecto de Marina Mercante, el Uruguay estaba adherido a la Conferencia de Fletes del norte de Europa y a los efectos de evitar la intromisión de un buque que no estuviera en ella, se cometió esta falta. No obstante ello, considero que el artículo que debiera incorporarse, tendría que contemplar esa posibilidad. Siempre existe una razón para un hecho determinado y la razón por la cual se omitió al buque libre, es decir, sin tráfico autorizado, ha sido ésa.

SEÑOR DEAMBROSIO.-¿Me permite?

Quisiera hacer una aclaración con respecto a este tema. Cuando uno lee en el Diario Oficial la elevación de la Comisión de Transporte del Consejo de Estado al Presidente del mismo --se trató en el Decreto-Ley Nº 14.250-- el señor Presidente dice: "Acaba de llegar de la Comisión de Transporte de la Marina Mercante Nacional en la cual se han modifica

do cuatro artículos, por orden superior..."; esto figura, repito, en el Diario Oficial.

Lógicamente, como los señores Senadores comprenderán esas cosas ocurrieron y, en ese momento, contra la propia ley se tomaban espacios de bodegas, por parte de la Administración de Puertos, a una compañía extranjera --me refiero a la compañía Ibarra-- y de esa manera se trajeron muchas cosas, basados en la interpretación de la ley. Además, se compitió y se le quitó trabajo a los buques nacionales.

La Administración de Puertos, en ese momento, figuraba con el buque Tacoma, que no estaba en actividad y tenía su espacio de reserva de cargas que no lo cumplía. Los que somos un poco mayores, recordamos muy bien todas estas cosas.

En otra época, nos entendíamos directamente con el Banco de la República, con el cual trabajamos 11 años no teniendo ningún roce ni inconveniente; pero esta relación se nos cortó "a rajatabla".

SEÑOR RODRIGUEZ VEIGA.- ¿Me permite, señor Presidente?

Contestando la pregunta que formulaba el señor Senador Flores Silva, debo decir que esa omisión de la ley, en lo que se refiere a la reserva de cargas hizo que nuestra empresa que actúa con buques, sin tráfico regular, se viera muchas veces enfrentada a esa situación. No obstante, el vacío que hace la ley en cuanto a la reglamentación, generalmente fue soportado por el Ministerio de Transporte, Dirección de Marina Mercante y de alguna manera el problema fue resuelto. Pero, de todos modos, queremos significar que ese vacío existe. Esto es importante establecerlo porque la marina mercante --en este caso, la empresa-- fue apoyada por las autoridades del país.

SEÑOR FLORES SILVA.- ¿Me permite, señor Presidente?

No hace muchos días, el señor Senador Lacalle Herrera en la hora previa de la sesión de la Cámara de Senadores, se refirió a la reserva que se estaba haciendo en el mercado argentino, específicamente el transporte carretero y cómo ello nos perjudicaba.

Me pregunto si no debemos ser demasiado específicos en este tipo de priorizaciones y si esto no podría, eventual

mente, arrojar en los países más alejados, alguna suerte de represalia. Me refiero a esto porque, como decía el señor Ravenna, no estaremos buscando una razón a lo aparentemente sin razón.

Quisiera saber si en este marco de políticas comerciales e internacionales es posible este tipo de represalias, ya que nuestra marina es muy pequeña.

También me interesa saber qué dimensiones, en barcos, llegó a tener la Marina y qué significa en este momento, con respecto al pasado.

SEÑOR RAVENNA.- El problema del intercambio con nuestros grandes vecinos, Argentina y Brasil, es muy serio. Hasta hace unos 15 años, existió un tráfico regular, realizado por buques uruguayos de cabotaje. Eso desapareció.

Brasil trató de impulsar su industria automotriz y creó las condiciones necesarias para dejar fuera de competitividad al tráfico marítimo, volcándolo a favor del camión. Tanto es así, que en 1968 la industria del pino y de la yerba que eran en aquella época los principales rubros de importación uruguaya fueron colocados, frontera uruguaya, a dos mil kilómetros de distancia de los centros de producción a un precio FOB, sensiblemente más barato que el precio de los productos colocados en puertos brasileños a 50 ó 60 kilómetros de los centros de producción.

Esa medida del gobierno brasileño, que no halló eco ni repercusión en el Uruguay, desbarató e hizo desaparecer en dos años al cabotaje nacional. En este momento, antes de las negociaciones llevadas a cabo el mes pasado por el gobierno uruguayo ante el gobierno brasileño, estamos en un volumen de intercambio con Brasil de alrededor de las 600.000 toneladas anuales para 1986, de las cuales exactamente el 92% vienen por camiones brasileños, usando y rompiendo las carreteras de nuestro país, pagadas por nosotros y no por los ciudadanos brasileños.

Por el lado argentino tenemos un intercambio cercano a las 300.000 toneladas de carga, que también en un 90% se mueven por camiones, a través de los puentes o del ferry entre Colonia y Buenos Aires. El resto, que es una pequeñísima proporción, viene por vía acuática.

Esto significa, en primer término, una discriminación a favor del transporte carretero; en segundo lugar, la destrucción de las carreteras; tercero, implica dejar de recaudar por parte de los puertos nacionales sumas muy importantes, porque entre los dos países estamos llegando a un intercambio de 900.000 toneladas de carga, en su mayor parte realizado por vía terrestre.

Como decía el señor Deambrosio, Brasil ha impuesto una tasa del 50% sobre los fletes de importación que, incluso, pagan también los buques brasileños, lo cual lógicamente ayuda a dejar fuera de competencia al transporte marítimo entre Brasil y Uruguay. No sabemos si a través de ALADI o directamente, de gobierno a gobierno, se ha hecho alguna gestión por parte de nuestro país para tratar de reducir o de eliminar esta tasa discriminatoria, que deja fuera de competencia a los buques, en cuanto a los fletes, tanto brasileños como uruguayos.

Esta es una realidad que algún día habrá que repensar, porque el puerto de Montevideo se está quedando sin trabajo y los volúmenes de intercambio son muy importantes.

Aproximadamente, con Brasil y Argentina, realizamos el 40% de nuestro intercambio comercial y el transporte representa entre un 15 y un 20% del costo final de la mercadería, de modo que tiene que ser apreciado como corresponde. El tránsito con Brasil, por ejemplo, además, es de alrededor de 10.000 camiones por año, de entre 25 y 30 toneladas cada uno que deben soportar las carreteras uruguayas.

SEÑOR AUGUSTIS.- Quería expresar más o menos lo mismo que acaba de manifestar el señor Ravenna, a lo cual deseo agregar algo más referente a la importación de Brasil que aquí se mencionó.

El costo del flete oceánico es del 50%, y cuando se trata de fletes internos, de cabotaje, como de Río Grande a Santos-Paranaguá, éste se reduce al 20%.

Quiere decir que el transporte marítimo uruguayo hacia Brasil se grava como flete internacional, porque es de fuera de frontera. Ello significa una competencia desleal, porque en una distancia de 300 ó 500 kilómetros de Uruguay a Santos, se impone un 50% de recargo, mientras que de Río Grande al mismo destino es sólo el 20%.

Por ese motivo hemos conversado en la Cámara de Representantes sobre la posibilidad de que las autoridades pudieran discutir este punto, a fin de que los fletes desde Uruguay puedan tener el mismo tratamiento que los fletes internos de Brasil.

La muerte de nuestro cabotaje nacional se debe a varias razones, entre otras, la competencia e intereses de los adversarios; pero también, a veces, por errores de nuestras autoridades portuarias.

En determinado momento, los proventos portuarios habían llegado a costar un 12% sobre el valor CIF de la mercadería; actualmente, el provento más alto es del 6%. Pero sobre una mercadería con valor CIF de alrededor de U$S 1.000, este provento portuario es de U$S 60, lo cual nos deja fuera de competencia en los países limítrofes en que existe transporte terrestre, a pesar del costo de las carreteras, de los combustibles.

Por otro lado, la participación uruguaya en el intercambio Brasil-Uruguay, se disminuye a 500 kilómetros, contra 2.000 ó 3.000 en la parte brasileña.

Muchas gracias.

SEÑOR DEAMBROSIO.- Quería también referirme un poco al panorama general del transporte marítimo mundial y los grandes

intereses que se están moviendo en él. El Uruguay no tiene peso, salvo que sentáramos precedentes que pudieran lesionar derechos o privilegios de otros países.

Cuando se sancionó la Ley Nº 14.650 en 1977, hubo mucho temor de que el hecho de que Uruguay reservara sus cargas de importación pudiera traer represalias porque tocara intereses de otros países, y por eso se hizo una ley un poco temerosa, dándose un reconocimiento franco a las conferencias, que son los verdaderos trusts internacionales de transporte. Por supuesto, Uruguay no tenía peso en aquel entonces --ni tampoco lo tiene ahora-- como para luchar contra eso.

Hoy en día, existe una realidad determinada por el Convenio Internacional de Código de Conducta de las Conferencias. El movimiento de países no alineados logró, a través de la UNCTAD, sacar un código de conducta de las conferencias, para que éstas no se convirtieran en "pool" que ahogaran las economías de países subdesarrollados.

No sé si a esta altura el Uruguay ha ratificado dicho código. Pero en los hechos, se está cumpliendo a medias porque en el devenir de las cosas, ha quedado un poco atrás.

Hoy en día este código de conducta, que da a los países de intercambio el derecho a un 40% del transporte de su mercadería en sus propios buques --un 40% al país exportador y un 40% al país de contraparte-- y concede un 20% a países de tercera bandera que intervengan en el tráfico, por el avance tecnológico y la enorme necesidad de capitales de las nuevas tecnologías de transporte, ha dejado de lado la posibilidad de que los países subdesarrollados tomen ese 40%, debido a lo cual un 80% está siendo transportado por los países poderosos.

En "Clarín" de Buenos Aires del día de ayer han sido publicados varios artículos sobre la realidad de la marina mercante argentina, que es mucho más importante

que la nuestra --y todos conocemos el acendrado nacionalismo argentino-- denunciando el hecho de que el transporte de carga de este país ha bajado nada más que a un 15%, por ese problema tecnológico de la realidad marítima de hoy, a la que no tienen acceso las compañías argentinas.

Este es un tema muy complejo y delicado, pero pienso que nuestro país debe sentar soberanía, por lo menos en su parte legal. Después nos corresponderá a los privados luchar para tratar de conseguir ese 40% que nos da hoy en día el derecho internacional y que antes no existía, ya que recién se ha empezado a hablar sobre él en el año 1977.

Toda esta legislación fue muy resistida por las empresas marítimas --estoy hablando de las que tienen poder sobre nosotros, como Inglaterra, Alemania y Suecia-- de países que han intervenido como terceras banderas en nuestro tráfico, dominándolo. Esta es la realidad económica e incluso Argentina pasó de un 40% a un 15%. Es un dato del diario "Clarín" del día de ayer.

SEÑOR FLORES SILVA.- Se mencionó en Sala que el comercio con los países vecinos oscila alrededor de un 40%.

En mi concepto se encuentra en un franco crecimiento, que puede llegar a ser abrupto, teniendo en cuenta el porcentaje de colocación de nuestras exportaciones en los países limítrofes.

El tema referente al impuesto del 50% que Brasil aplica a sus importaciones, es un punto vital de negociación para aquellos países que van a acrecentar su comercio de modo intenso. Entiendo que ésta es una consideración política de primer orden y sería muy conveniente que la Cámara nos enviara algunos datos, a efectos de que en los futuros contactos con el Ministerio, tengamos en cuenta ese aspecto y además sea analizado en las rondas anuales que mantienen todos los países a propósito de sus relaciones comerciales.

SEÑOR PRESIDENTE.- Solamente nos resta agradecer las importantes informaciones que nos ha proporcionado la Cámara de la Marina Mercante.

Si durante el curso del tratamiento de este proyecto de ley surgen algunas dudas, concertaríamos una nueva entrevista. Además, esperamos que nos hagan llegar las propuestas que

25x

deseen formular acerca de los temas que han sido estudiados en el día de hoy.

SEÑOR DEAMBROSIO.- La Cámara de la Marina Mercante desea agradecer la gentileza que ha tenido la Comisión al tratar temas que tanto nos inquietan.

A la brevedad, les haremos llegar toda la información que ustedes necesitan para continuar con el tratamiento de este proyecto de ley.

SEÑOR PRESIDENTE.- Se levanta la sesión.

(Es la hora 16 y 43 minutos).

ccs.2
D/434